Comisión de Defensa Nacional
S/C

Versión Taquigráfica N° 1842 de 2018

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 18 de setiembre de 2018

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Mariela Pelegrín, Vicepresidenta.
MIEMBROS:	Señores Representantes Guillermo Facello y Carlos Rodríguez Gálvez.
DELEGADOS DE SECTOR:	Señores Representantes Ope Pasquet y Tabaré Viera Duarte.
ASISTEN:	Señores Representantes Mario Ayala, Graciela Bianchi, Paulino Delsa, Roberto Chiazzaro, Juan José Olaizola y Darcy de los Santos.
INVITADOS:	Señores Ministro de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez; Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, General del Aire Alberto Zanelli; Brigadier General Hugo Marenco; Director General de Infraestructura Aeronáutica, Coronel (Av) Gaetano Battagliese; Prefecto Nacional Naval, Contralmirante Fernando Pérez Arana; Alfredo Maeso, asesor y C/N Esteban Fasana, Edecan de la señora Vicepresidenta de la República.
SECRETARIA:	Señora Beatriz Méndez.
PROSECRETARIA:	Señora Sandra Pelayo.

SEÑORA PRESIDENTA (Mariela Pelegrín).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de dar la bienvenida a esta delegación del Ministerio de Defensa Nacional integrada por el señor ministro, doctor Jorge Menéndez; el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general del Aire Alberto Zanelli; el comandante del Comando Aéreo de Operaciones, brigadier general aviador Hugo Marenco; el prefecto nacional Naval, contralmirante Fernando Pérez Arana; el director nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, coronel aviador Gaetano Battagliese; el asesor, doctor Alfredo Maeso, y el edecán de la señora vicepresidenta de la República, comandante de Navío Esteban Fasana.

Los hemos invitado en virtud de dos notas que recibimos.

El 22 de agosto recibimos una nota firmada por la señora diputada Graciela Bianchi y el señor diputado Juan José Olaizola, que dice: "Los abajo firmantes, solicitan a la Comisión que usted preside, se cite al señor ministro de Defensa Nacional, Jorge Menéndez a comparecer a la Comisión, a los efectos de que informe y actualice las actuaciones llevadas a cabo por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura (Dinacia), con relación a la situación de público conocimiento relativa a la entrada y salida de aviones provenientes de la República Argentina (Ruta del dinero K), especialmente lo relativo al avión LEAR JET Modelo 25 Delta, matrícula LV- NZC".

Por otra parte, el 29 de agosto de 2018 recibimos una nota firmada por el representante nacional Ope Pasquet, que establece: "En mi carácter de delegado de sector parlamentario acreditado ante esa Comisión, solicito a usted, que tenga a bien invitar al señor ministro de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez, a que concurra a la Comisión a informar acerca de las actuaciones que hayan cumplido los servicios de inteligencia dependientes de la Cartera a su cargo, con relación al ingreso irregular al país, en múltiples ocasiones, de importantes sumas de dinero provenientes de presuntos ilícitos cometidos en la República Argentina".

Les cedemos el uso de la palabra para escuchar su opinión sobre estos temas.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Es un gusto estar nuevamente en esta Comisión; si me siguen invitando tan seguido, de pronto pienso en regresar a esta Casa.

(Hilaridad)

——En realidad, concurrir a este ámbito forma parte de la relación entre los dos Poderes. Es lo que debo hacer como ministro de Defensa Nacional ante la requisitoria de los señores legisladores. La institucionalidad de nuestro país determina esta circunstancia, y aquí estamos para aclarar y explicar todo lo que esté a nuestro alcance. Si algo no podemos informar hoy, porque no hemos traído el material o no figura dentro de nuestro conocimiento, nos comprometemos a enviarlo. Venimos aquí con un ánimo muy positivo en cuanto a aportarles los elementos que requieran para hacer una composición de lugar sobre los hechos que están investigando.

Vamos a hacer una exposición con un material que hemos traído relativo a cuáles son las obligaciones que tiene el Ministerio de Defensa Nacional a través de sus distintas organizaciones. Esto tiene que ver con las preguntas que ustedes nos han realizado: qué tareas competen a la Fuerza Aérea, a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y a la Prefectura Nacional Naval. Si bien la información no es demasiado abundante, nos va a permitir contestar las preguntas que ustedes ya hicieron a través de algunos pedidos de informes y las que eventualmente puedan realizar.

Las interrogantes refieren a los hechos como reales. Como ministro de Estado, hay cuestiones que puedo catalogar como reales y, otras, que supongo pueden o no realizarse. No vamos a considerar los hechos como acontecidos porque, como la Justicia aún no ha actuado en profundidad en estos temas, no tenemos el resultado final de su actuación.

Cedo el uso de la palabra al comandante en jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya para que nos introduzca en las responsabilidades que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica tiene en cuanto al control del tránsito en nuestro país.

SEÑOR ZANELLI (Alberto).- La Fuerza Aérea es la responsable militar de las operaciones de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica. Por ese motivo, está aquí presente el coronel aviador Battagliese, director de dicha dependencia.

La misión de esta Dirección Nacional es ejecutar la política aeronáutica civil de la República de acuerdo con las normas vigentes y las recomendaciones emanadas de los organismos internacionales competentes. Debe supervisar en forma continua la seguridad operacional y ejercer la dirección y contralor de las actividades aeronáuticas civiles.

Además, debe proporcionar un sistema seguro, regular y eficiente de la infraestructura y de los servicios de navegación aérea en todo el territorio y en el espacio aéreo nacional, priorizando la excelencia de los servicios brindados a los usuarios. Tiene que garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las

operaciones aeronáuticas y las prestaciones de los servicios de conformidad con las normativas y exigencias internacionales en la materia.

Por tanto, esta unidad es la encargada de prestar los servicios en la aviación civil.

La Fuerza Aérea también tiene como misión la salvaguarda y el control de todo el espacio aéreo nacional responsabilidad de la República Oriental del Uruguay. Esa tarea se ejerce a través del Comando Aéreo de Operaciones. A su vez, este Comando es mando y responsable de una de las tareas fundamentales de la Fuerza Aérea: la policía aérea nacional. Esa tarea, que nos viene dada desde el principio de la historia, fue delegada al Comando Aéreo de Operaciones y, dentro de él, a la Brigada Aérea III y al Escuadrón de Policía Aérea Nacional. Su función reglamentaria es ejercer la policía aeronáutica, controlando el cumplimiento de la normativa vigente y estableciendo las directivas que permitan el cumplimiento de su misión. Debe ejercer el control del tránsito aéreo en la totalidad del espacio aéreo nacional y ejecutar las medidas necesarias para el cumplimiento de dicho cometido. También tiene que controlar que los procedimientos de sobrevuelo y aterrizaje de aeronaves extranjeras en el territorio nacional y en sus aguas jurisdiccionales se ajusten a las autorizaciones pertinentes.

En lo relativo a la infraestructura nacional, es su misión vigilar y mantener el orden y la seguridad de la infraestructura, ejercer permanentemente actividades de observación y de prevención dentro de su jurisdicción y controlar el cumplimiento de la norma nacional e internacional y de las reglamentaciones aeroportuarias.

Luego de esta introducción, cedo el uso de la palabra al director nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Alineados con lo que se solicita en los pedidos de informes, vamos a referirnos a cómo ejercemos los controles, qué tenemos ubicado en la zona general de Carmelo, qué controles realizamos y cuáles son nuestras tareas sustantivas. Para ello, solicitamos que se proyecte el power point que hemos traído a tales efectos.

(Así se procede)

——El trabajo de la Dinacia se centra en los aeropuertos, en la zona general de Puerto Camacho, en los procedimientos de control y en el ingreso de personas o bienes. Creo que esto está alineado con lo que se solicita en los pedidos de informes.

En la imagen que estamos viendo figuran los aeropuertos internacionales y nacionales que hoy tenemos. Obviamente, a los aeropuertos internacionales pueden ingresar vuelos internacionales y a los nacionales, no.

Aquí vemos su distribución: los puntos en rojo son los aeropuertos internacionales y los azules, los nacionales.

La siguiente imagen describe la zona general Carmelo: las dos indicaciones en amarillo son el aeropuerto y el helipuerto del hotel Hyatt, que está habilitado para vuelos internacionales; en la parte de arriba está la zona de Puerto Camacho.

Realizamos controles previos a la salida de la aeronave. Obligatoriamente, se debe hacer un plan de vuelo para cualquier vuelo internacional, que se presenta en la oficina de Operaciones y se trasmite a los aeropuertos de destino y servicio de tránsito aéreo por donde va a sobrevolar la aeronave. O sea que el vuelo va a estar vigilado.

Además, se debe hacer una declaración general que, junto al plan de vuelo, se presenta en la oficina de Transporte Aéreo Comercial o de Operaciones.

Cuando arriba un vuelo de aviación general, los pasajeros y la tripulación deben realizar el control de migración y de aduanas. El handler -es la persona que se puede contratar para realizar la tramitación dentro de los aeropuertos- o la tripulación presentan en Operaciones la declaración general, intervenida por migración y aduanas del lugar de donde salió. Además, en la oficina de Transporte Aéreo Comercial o en Operaciones debe presentar copia de la declaración general intervenida por migraciones y aduanas del lugar

de donde salió y documentos de licencia y certificado de aeronavegabilidad de la aeronave y licencias de la tripulación. En los aeropuertos en los que no hay oficina de Transporte Aéreo Comercial -solo existen en los aeropuertos de mayor flujo: Carrasco, Laguna del Sauce y Adami-, la documentación se debe presentar al oficial de Operaciones, que es un funcionario de la Dinacia.

Esto es en cuanto a los controles que realizamos.

Con respecto al ingreso de personas y bienes, establecemos qué no es competencia de la Dinacia. El artículo 106 de la Ley N° 17.296 y el artículo 21 de la Ley N° 14.747 establecen los cometidos, potestades y atribuciones. A su vez, en el Capítulo II del Decreto N° 507 de 2002 se establecen claramente los cometidos sustantivos y los cometidos de apoyo a los sustantivos. Cabe recalcar que nosotros regulamos y controlamos la seguridad operacional de la actividad aeronáutica.

SEÑOR ZANELLI (Alberto).- Para continuar con la presentación que hemos diseñado, cedo el uso de la palabra al brigadier Marenco, en su calidad de comandante del Comando Aéreo de Operaciones y responsable de la unidad que cumple las funciones de policía aérea nacional.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Dada la responsabilidad militar que tiene el área en cuestión, solicitamos que cuando haga uso de la palabra el brigadier Marenco se suspenda la toma de la versión taquigráfica, porque tiene que ver con una intervención desde el punto de su responsabilidad militar.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Yo considero -no lo consulté con mis compañeros- que el criterio adecuado en el Parlamento nacional es que nada quede fuera de la versión taquigráfica. Lo que podemos hacer es declarar reservado lo que se diga en esta instancia de la Comisión, ya que nada puede estar oculto a los legisladores. Además, si no se toma versión taquigráfica de lo que se dice podemos malinterpretar lo manifestado, o puede quedarnos un criterio equivocado.

En realidad, cuando se brindan datos confidenciales -obviamente, la palabra del señor ministro en tal sentido es suficiente- el Parlamento acostumbra declararlos reservados. Eso quiere decir que la Presidencia y la Secretaría de la Comisión deben enviar a los legisladores la versión taquigráfica en sobres cerrados, y que nosotros debemos hacernos responsables de la información. Por tanto, creo que no debe dejar de tomarse la versión taquigráfica; esa es mi opinión.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Yo he sido legislador, he realizado innumerables visitas al Parlamento Nacional y en varias de ellas -debido al tema que se estaba considerando- solicitamos que cierto tipo de apreciaciones no constaran en la versión taquigráfica, y así ha sucedido.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se da en todas las comisiones.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Obviamente, depende de ustedes que así sea

Nosotros hacemos la solicitud, pero ustedes deben determinar si se procede de esa manera.

Además, se trata de una práctica que no es innovadora. Lo sé porque durante bastante tiempo integré la Comisión de Defensa Nacional cuando era legislador, y es algo que ha ocurrido en diversas comparecencias que he realizado a distintas comisiones del Senado y de la Cámara de Diputados.

SEÑORA PRESIDENTA.- Entonces, dichas manifestaciones no constarán en la versión taquigráfica.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Señora presidenta: ¿no lo va a poner a votación?

SEÑORA PRESIDENTA.- Antes voy a darle la palabra al señor diputado Chiazzaro.

SEÑOR CHIAZZARO (Roberto).- Me gustaría dejar constancia de que integro otras comisiones con la diputada Graciela Bianchi y que en algunas sesiones no ha quedado constancia en la versión taquigráfica de determinadas manifestaciones, pero la diputada no hizo ninguna observación.

Por lo tanto, teniendo en cuenta que es una práctica normal en el Parlamento, creo que no debería tomarse versión taquigráfica cuando así se solicite y la presidencia de la comisión lo considere conveniente.

Yo no puedo votar porque no integro la Comisión, pero quería dejar esa constancia.

SEÑOR RODRÍGUEZ GÁLVEZ (Carlos).- Obviamente, tal como se dijo, no sería una innovación que no se tomara versión taquigráfica, pero para facilitar la situación creo que debería ponerse a votación.

Creo que el señor ministro hizo esa solicitud para que quien haga uso de la palabra pueda explayarse con libertad, teniendo en cuenta que puede referirse a cuestiones delicadas.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Supongo que cuando el señor diputado Chiazzaro dice que integra otras comisiones junto con quien habla, se refiere a la comisión investigadora que ambos integramos.

Por otra parte, quiero aclarar que la costumbre no es fuente de derecho. Además, en 1985 fui secretaria, y hasta en la comisión investigadora sobre el asesinato de la señora de Heber -que era de altísima sensibilidad e, inclusive, de inteligencia militar y policial- se tomaba versión taquigráfica, pero lo manifestado se declaraba reservado para mayor seguridad de quien hacía uso de la palabra.

Por lo tanto, yo no cambié de criterio.

Además, siempre pongo como ejemplo esa comisión, ya que fue muy sensible para todos, y era de inteligencia militar y policial.

Obviamente, yo no puedo votar, y si la Comisión asume esa posición, tendré que aceptarla. De todos modos, pido que reflexionemos y que se piense que para quien hace la declaración es mucho más seguro que quede registrada en la versión taquigráfica con carácter reservado; por supuesto, los legisladores debemos hacernos responsables de que nada trascienda.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar si se suspende la toma de la versión taquigráfica.

(Se vota)

——Dos en tres: AFIRMATIVA.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 14)

SEÑOR OLAIZOLA (San José).- Agradecemos la presencia de los invitados.

Habíamos elaborado un cuestionario de preguntas que íbamos a hacer llegar al señor ministro pero, en la medida en que ya empezaron a realizar la exposición, algunas de esas consultas fueron contestadas. Entonces, vamos a expresar las restantes por esta vía.

Queremos saber en qué horario funciona el aeropuerto Ángel Adami de Melilla y si existen aterrizajes fuera del horario habitual de funcionamiento.

En el mismo sentido, nos interesa saber cuál es el horario de funcionamiento y qué controles se aplican en el aeropuerto de Laguna del Sauce.

Además, tenemos la información de que los aeropuertos de Carmelo y Mercedes hace un tiempo que dejaron de operar como aeropuertos internacionales. Queremos saber si esto es así y cuál es la causa. La información que tenemos es que se han retirado funcionarios de Migración y de Aduanas de esos aeropuertos. Queremos saber si eso es así o si funcionan normalmente como aeropuertos internacionales.

También tenemos la información de que los funcionarios de Dinacia no están haciendo controles en los aeropuertos del interior del país porque no existe rubro para viáticos. En caso de que sea así, queremos saber si se están tomando medidas para corregir esta situación.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- El aeropuerto de Melilla está funcionado doce horas; desde la hora 7 hasta la hora 19.

Los controles que allí se hacen son los que describimos con respecto al plan de vuelo; es todo normal.

Desde nuestro punto de vista y teniendo en cuenta el control de la seguridad operacional, es imposible que una aeronave -más siendo de un vuelo internacional- aterrice en un aeropuerto donde el horario está especificado. Ha habido pocos casos en los que la Junta de Infracciones de la Dinacia ha aplicado sanciones por pasar ese horario, así hayan sido solo quince o veinte minutos del horario fijado. Ahí se recurre a la gente de Migraciones y Aduanas para que hagan lo que tienen que hacer.

En cuanto a los controles, es como les explicaba hoy: plan de vuelo, declaración general y si una aeronave no llega a la hora, no puede aterrizar porque el horario de funcionamiento de cada aeropuerto está especificado en los NOTAM.

El NOTAM es una información aeronáutica que se preestablece para eso.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Es decir que existe un horario -de la hora 7 a la hora 19- establecido previamente.

Si por equis circunstancias un avión no puede bajar en un aeropuerto y está dentro de un horario que no es habitual, ¿qué solicita?

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Lo que sucede es que cuando hace el plan de vuelo, la aeronave tiene que establecer a qué aeropuerto va, cuál sería el plan de vuelo y cuál sería el aeropuerto alternativo, pero si se encuentra fuera de horario al momento de aterrizar, no puede tomarlo como alternativo.

Un ejemplo práctico sería el caso de una aeronave que despega de Ezeiza o San Fernando a Carrasco: puede poner como alternativo a Laguna del Sauce porque funciona veinticuatro horas y tiene todos los controles.

Esta es la explicación sobre el aeropuerto de Melilla y de por qué es imposible que una aeronave controlada pueda aterrizar en un aeropuerto que está fuera del horario.

En cuanto al aeropuerto de Laguna del Sauce, cabe señalar que cumple con los controles las veinticuatro horas. En una aeronave de vuelo internacional, ya viene preestablecido el plan de vuelo, está la declaración general que hizo en Migraciones y Aduanas en su país, pasó nuestros controles de tránsito aéreo, se la mantiene vigilada y aterriza. Si la aeronave tiene alguna irregularidad antes de despegar, no la dejarán salir del país de origen. Se hacen todos los controles una vez que la aeronave aterriza. Todos los servicios saben que la aeronave viene, media hora antes, por lo menos, de que despegue de allá y en qué condiciones lo hace.

Respecto de Carmelo y Mercedes, no están operando en forma internacional.

El motivo es, sobre todo, técnico y desde el punto de vista de nuestra misión sustantiva, que es la seguridad operacional. Cada aeropuerto internacional debe cumplir con la normativa vigente de la OACI: desde los alambrados hasta la medición de las franjas de pista, etcétera. Se insistía con que Carmelo no estaba cumpliendo con la normativa y, entonces, se estableció un NOTAM para que no operara en forma internacional por un tema de seguridad operacional. Lo mismo ocurrió en su momento con el aeropuerto de Mercedes, pero eso fue hace años.

Ese NOTAM es de julio de 2016 y luego se envió a la Junta Aeronáutica.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Como Dinacia y Ministerio de Defensa Nacional, estamos presentando ante la Junta Aeronáutica un proyecto de disminución de aeropuertos internacionales, por distintas circunstancias: en primer lugar, por el tamaño del país y sus aeropuertos internacionales, comparados con los de la región; en segundo término, por la demografía de nuestro país y los aeropuertos internacionales relacionados con la región, pero fundamentalmente, por tráfico aéreo. Acá tenemos aeropuertos internacionales de larga data, que tienen una operación internacional por año; es una barbaridad. El Estado tiene que invertir ahí para mantener la policía aérea a fin de llevar Migraciones y Aduana para un vuelo que llegará o no.

De cualquier manera, la propuesta que tenemos es que esos aeropuertos -una vez disminuidos a lo que nosotros pretendemos- se puedan transformar en internacionales a requisitoria y con el pago de un determinado canon para funcionar y pagar los servicios necesarios.

Ese proyecto apunta a más seguridad, con base en un mayor realismo respecto de los aeropuertos internacionales del país y la operativa que tenemos.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- En cuanto a si la Dinacia controla el interior, quiero decir que sí, que realiza todos los controles que debe hacer. Se hace el control referido a la seguridad operacional. Se establece qué hay que solucionar y, dependiendo de los rubros que se tengan, se aportan soluciones o no.

(Diálogos)

——Lo que pasa es que las misiones hay que controlarlas. A veces, los funcionarios quieren ir a hacer misiones y cuando tenemos la certeza de que se atenta contra la seguridad operacional, las asignamos.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Respecto de los viáticos y Dinacia, quería referirme a la situación del balizamiento del aeropuerto de Artigas. Según la información que tenemos, esa obra está parada por falta de recursos para viáticos, porque los materiales estarían disponibles.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- La Dinacia tiene una multiplicidad de funciones e indudablemente en el aeropuerto de Artigas hoy en día estamos escasos de recursos humanos y financieros, como todas las instituciones. La prioridad se va marcando a medida que la seguridad operacional se vea afectada.

Ese es un aeropuerto que en todo 2017 y todo 2018 recibió un vuelo internacional. Entonces, tenemos que marcar las prioridades en ese sentido.

Si tengo un aeropuerto con cinco mil vuelos por año, ese es al que le voy a dar prioridad.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Comprendo el planteo del diputado de Artigas.

En un Consejo de Ministros realizado en 2015, en la localidad de Sequeira, el señor presidente se comprometió a reactivar el aeropuerto desde el punto de vista de la iluminación. Pero esto no quiere decir que así se solucione el tema de la internacionalidad del aeropuerto; eso es otra cosa.

La Dinacia ha hecho una inversión muy importante en ese sentido. Ha puesto un sistema de iluminación, en acuerdo con la Intendencia de Artigas -que fue la que hizo la obra de zanjeado- y algunos otros actores para llevar adelante este proceso y están faltando muy pocas cosas. Es nuestra voluntad terminar con la iluminación del aeropuerto de Artigas.

El tema de su internacionalidad pasa por otro lugar, pero esto se va a finalizar y vamos a hacer todo lo necesario para que el aeropuerto de Artigas tenga la iluminación que corresponde.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Estamos viendo que es la hora 14 y 15 y a la hora 15 tenemos una sesión especial en homenaje al General José Artigas. Sin embargo, no queremos dejar de decir algunas cosas puntuales para que nos respondan concretamente a los que fuimos citantes de estas autoridades.

No está en tela de juicio la honorabilidad de ninguna de las personas que están acá, pero el problema es que yo voy a decir dos o tres cosas que me preocupan.

En primer lugar, tengo en mi poder el procesamiento de Cristina Kirchner junto con todos los empresarios y todo lo que pasó ayer en Argentina. Son 536 fojas donde, además de investigaciones, hay muchos elementos. No solo declaran arrepentidos que formaron parte del gobierno, sino empresarios, y Uruguay está nombrado varias veces.

En segundo término, desde 2013 -personalmente estoy investigando esto desde 2010 porque me preocupó siempre lo que pasaba en Argentina y en Brasil; como nosotros estamos pegados a ellos siempre estamos expuestos a lo bueno y a lo malo- hay una causa en crimen organizado en la que se denuncia el uso de los aeropuertos con horas fuera de las formalmente consideradas, etcétera. Eso lo entiendo porque hay reglamentaciones y, si se vulneran, tendremos que ver qué hacemos.

En 2016 se hace una ampliación de la denuncia -que pongo a disposición de ustedes- que está en el juzgado del crimen organizado. Cuando la doctora de los Santos y la fiscal Camiño recibieron la ampliación de la denuncia por parte de la señora diputada Graciela Ocaña y de quien habla, el expediente sobre la mal llamada ruta del dinero K -todos lo identificamos así- tenía nueve cuerpos, y todos sabemos que cada uno tiene doscientos folios. Además, se agregó la prueba que está en el juzgado. Yo tengo copia de la ampliación aunque no de la prueba porque era mucha cantidad de información. Como saben, los datos fueron proporcionados por el FBI y algunos por la Reserva Federal de Estados Unidos de América cuando los llamados fondos buitres recurrieron a las autoridades norteamericanas par localizar el dinero del Estado argentino.

En ese momento se supieron muchas cosas que, inmediatamente -sin querer e investigando otra cosa-, fueron proporcionadas a las autoridades argentinas, quienes denunciaron la situación acá no solo a la señora diputada Graciela Ocaño, sino a través de oficios que continuamente recibió el juzgado del crimen organizado. Figura el aeropuerto de Carmelo; hay actas de constatación de la fiscal Camiño en el Hotel Four Seasons, en el aeropuerto clandestino que había o hay en el Hotel Four Seasons.

La primera persona denunciada en 2016 que aparece en la primera planilla -cuando hay un procesamiento en el juzgado cualquiera puede ir y verlo- es Clarens. Ustedes son los que están controlando y todos sabemos que ya comparecieron por el caso Balcedo en marzo de 2018. Pero resulta que Clarens ya estaba mencionado en 2016. Por eso yo pregunté por la política de riesgo. Si Clarens no es riesgo, si el faro no es riesgo… Hay un helipuerto. Cualquiera que puede ir al barrio y entrar de una manera disimulada al restorán lo ve. Todo el mundo en Carmelo lo sabe. El señor llamado Eduardo "Pacha" Cantón es casi como el dueño de la zona.

Entonces, el deber ser está bárbaro pero, evidentemente, tuvimos y tenemos problemas.

Nosotros hicimos dos pedidos de informes -especialmente a ustedes uno-, y tuvieron la gentileza -lo reconocí en marzo de 2018- de contestarlos; yo los hice el 20 de abril de 2016. Cuando surgió el tema de Balcedo yo los puse sobre la mesa; no los había utilizado. Y la Dinacia, con total honestidad institucional -lo reconocí en aquel momento y lo vuelvo a reconocer ahora-, nos dio lo que nosotros pedimos: la lista de los aeródromos, los aeropuertos privados, los horarios. Pero nos dio algo que ya mencionaron: el control de vuelo. Me refiero a una declaración jurada de la ruta de vuelo que hace el piloto. El problema es que cuando usan los aviones para la corrupción, para la droga, etcétera -ahora estamos tratando el tema del dinero que vino al Uruguay, y no hay ninguna duda; si se fue o se quedó lo veremos después-, se hace una planilla -la mostré en marzo de 2018- que se lleva a mano. Inclusive, ustedes me dijeron con total claridad -no sé quién estaba en ese momento de la Dinacia; está en la versión taquigráfica- que ni siquiera estaba digitalizada.

Entonces, ¿qué pasó si todo funcionaba a requerimiento de las obligaciones del Estado? Hablé de las políticas de riesgo porque no quería que me volvieran a decir -como lo hicieron otras autoridades políticas, no ustedes- que no se podían controlar las fronteras y menos el espacio aéreo. Pregunto esto porque las declaraciones son cruzadas. Yo facilito el auto de procesamiento porque, además, se incluyen las planillas que vinieron del FBI con los números de las matrículas, etcétera; no se juega con esos servicios de inteligencia.

¿Qué necesitan ustedes para que nosotros no seamos más un país perforado en este sentido?

¿Cambió el sistema que ustedes me explicaron desde abril de 2016? Lo pregunto porque en marzo de 2018 prometieron que iba a cambiar. Entre otras cosas, se pensaban digitalizar las planillas. En aquel momento, ustedes prometieron -creo que vino el señor subsecretario; es lo mismo: es el Ministerio- que se iban a mejorar las cosas.

Por último, ¿qué fallas de coordinación existen? Si uno lee la versión taquigráfica de la comparecencia a esta Comisión, de marzo de 2018, advierte que estaban presentes los miembros de la Comisión Especial con Fines Legislativos de Transparencia, Lucha contra el Lavado de Activos y Crimen Organizado y los de la Comisión de Hacienda. Estaba el Ministerio de Economía y Finanzas, el presidente del Banco Central, economista Bergara, el Ministerio de Defensa Nacional, la Jutep y el secretario antilavado. Allí quedó claro que había problemas de coordinación. Lo dijeron las autoridades y nosotros aceptamos que fuera un problema a resolver. La pregunta es cuándo.

Si se lee la versión taquigráfica de la comparecencia del señor ministro del Interior en el Senado hace unos días, la responsabilidad recae totalmente en ustedes y en la aduana. Migraciones no debe intervenir. Ustedes escucharon las declaraciones como yo -no pido opiniones, excepto la del señor ministro porque es el único que políticamente lo puede hacer- en el sentido de que si se entran más de US$ 10.000 es una falta. En el expediente hay pruebas documentales -no solo testimoniales- de que Clarens pasó más de US$ 200.000.000.

Nuestro objetivo es salvar la institucionalidad del Uruguay, y no tengo dudas que la de ustedes también. En la medida en que el sistema financiero se hizo cada vez más eficiente y más cerrado, obviamente, la gente va a tratar de buscar -entre otras cosas- el espacio aéreo.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Quiero dar lugar a las inquietudes para que no se tergiversen las respuestas.

Acá no venimos a decir quién tiene la responsabilidad, sino a decir qué responsabilidad tenemos nosotros y qué hacemos; lo demás corre por otro camino. Vamos a decir qué debemos hacer; vamos a reafirmarlo. Es lo que nos corresponde a nosotros institucionalmente.

SEÑOR ZANELLI (Alberto).- No voy a ser soberbio y decir que somos perfectos. Somos tan imperfectos que me siento orgulloso de nuestras imperfecciones. Todos los días nos levantamos para tratar de hacer lo mejor con lo que el Estado nos ha asignado para cumplir con nuestra tarea.

Nosotros no estamos buscando valijas comunes. Si tenemos en cuenta que US$ 1.000.000 entran en una valija de tamaño mediano -uno de los tantos que usted menciona-, no estamos detrás de eso. Estamos preocupados por todo aquello que constituya riesgos a la seguridad de toda la operación aeronáutica. Buscamos cosas que pongan en riesgo la actividad aeronáutica desde el principio del vuelo hasta el final.

Otra cosa que no voy a hacer es asegurar lo que físicamente es imposible de asegurar. No existe el candado para pistas. No tengo una forma de poner una llave a un aeródromo. Tenemos un servicio que se termina a una determinada hora. En caso de que una aeronave, en una hora impropia, utilice ese pedazo de planeta para aterrizar, existen funcionarios que están de guardia que deberán concurrir al lugar y tomar las medidas necesarias; deberá preguntar quién es, que hace en el lugar y por qué está operando a esa hora.

Cuando ese desvío en horario de aeropuerto cerrado haya ocurrido dentro de ciertos márgenes, la Dinacia -estoy en condiciones de probarlo- puso multas de hasta 3.000 unidades indexadas. ¿Las aerolíneas presionan para utilizar un aeropuerto cerrado quince minutos más porque su cliente se lo pide? A veces sí, y automáticamente el piloto es multado por hacer eso. El sistema es perfecto si todos los operadores que participan de él hacen su trabajo en forma correcta.

Tenemos una serie de controles para afirmar que el grado de vulnerabilidad del espacio aéreo nacional es el que dije. ¿Por qué es aceptable? Porque tenemos que mirar para los costados y compararnos con otros países. Realmente, no estamos peor que otros ni mucho mejor que los demás. El señor ministro me hizo acuerdo de cuando el alemán aquel aterrizó en medio de la Plaza Roja de Moscú, en uno de los mejores sistemas de defensa aéreos del mundo en medio de la Guerra Fría. Un estudiante alemán, en un avión liviano, les aterrizó en frente a la casa de gobierno soviético. No lo mataron, se fue caminando y creo que lo arrestaron por estacionar incorrectamente, o algo por el estilo.

(Diálogos)

——Con respecto a lo que le prometieron, a Dios gracias, debo decir que vamos mejorando la digitalización, porque es una tortura volver a 2004 para ver si una matrícula mal tomada -Lima, Víctor, Alfa, Bravo, Charlie- estuvo o no en Colonia. Es casi arqueológico, cuando hoy todos los sistemas tienden a ser digitalizados y todo el mundo ya ni se acuerda del papel. Para mandar un funcionario a un depósito a buscar un papel del año 2004 habría que ponerle un traje anticontaminante. Estamos llegando a lo que la OACI nos pide, por lo menos treinta y noventa días, siguiendo la premisa de que todo el foco tiene que estar en la seguridad de la aviación.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- ¿El comandante se refiere al Lear Jet modelo 25 Delta, que habría pasado en el año 2010 y que menciono en mi pedido de informes? ¿O habla de otro?

SEÑOR ZANELLI (Alberto).- Hablo de todos los que hemos tenido. El de usted es Bravo, Zulú, Charlie.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Es LV- BZC, del año 2010, no 2004.

SEÑOR ZANELLI (Alberto).- Correcto; yo lo estoy expresando en código fonético, perdóneme.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Pero es de 2010, no de 2004.

SEÑOR ZANELLI (Alberto).- Yo quisiera contestar la tercera pregunta de la señora diputada.

¿Sabe lo que pienso? Si puedo dar bajo mi responsabilidad mi pensamiento, creo que si no se ve por acá, ¿por qué se asume que es por vía aérea? ¿Por qué ese traspaso de dinero tiene que hacerse a través de esta herramienta de transporte? ¿Por qué todo el mundo está afirmando que es así? Es difícil pensar o visualizar que alguien quiera mover esa cantidad de dinero en vuelos irregulares. Con el mayor de los respetos, debo decir que nosotros ponemos el énfasis en los vuelos irregulares. El tipo que haga algo ilegal en un vuelo irregular estará prendiendo un farol en la noche. Si yo quiero hacer algo ilegal o irregular, una de las premisas -yo nunca fui delincuente- es tratar de ser discreto, de pasar desapercibido. No voy a hacer algo que llame la atención. Lo voy a hacer -creo yo- dentro de la legalidad, porque por fuera están pasando esto. Nosotros no tenemos resultados.

Somos un grupo de gente que ha trabajado bastante en estos tiempos que nos ha tocado la responsabilidad de mover esto, tratando de evitar que pasen estas cosas. Y reitero: esta gente es peligrosa para la aviación normal y nosotros tenemos la obligación de evitarlo.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- La señora diputada hizo una pregunta sobre un aeropuerto irregular en Carmelo.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- No quiero sacar más tiempo a mis compañeros, pero para investigar hay que estar in situ. El helipuerto está ahí. Hay que ir, meterse para adentro y ver despegar los helicópteros.

SEÑOR ZANELLI (Alberto).- La pista existe desde hace años. Fue habilitada en el año 1968 y estamos en condiciones de hablar de la historia de Carmelo desde que era la pista del balneario Zagarzazú, hace décadas.

(Interrupciones)

——En este caso particular, hubo una solicitud que hizo correctamente una persona privada para mantener y operar un helipuerto que iba a ser para el hotel Hyatt. No es una solicitud diferente a la que hicieron otros privados para operar otros helipuertos que en las condiciones necesarias se internacionalizan si el vuelo así lo requiere. Internacionalizar un helipuerto significa dotarlo de determinadas condiciones para que cuando el helicóptero aterrice haga las operaciones que tiene que hacer. Es algo muy puntual. Es una operación que se hace allí.

Ver un helicóptero en Carmelo no significa que esté pasando algo ilegal, si no se sabe de dónde vino y a dónde va después. Puede ser un helicóptero que haya salido de otro aeropuerto nacional y haya ido allí.

No sé si le contesté.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Sí; muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- No queremos que queden dudas acerca de ningún tema.

SEÑOR RODRÍGUEZ GÁLVEZ (Carlos).- Agradezco al ministro, al comandante de la Fuerza Aérea y demás integrantes de la delegación.

Por más que al principio se dijo que la relación entre los dos Poderes obliga a participar de estas instancias, es notoria la amabilidad del señor ministro, que cuando ha sido convocado por la Comisión, siempre se ha presentado rápidamente. Hacia fines de agosto, recibimos en la Comisión dos notas de diputados, una de Ope Pasquet y otra de Graciela Bianchi y Juan José Olaizola, si bien en términos distintos, referentes al mismo hecho. En la primera sesión de este mes de la Comisión se cursó invitación al ministro y en menos de dos semanas estamos llevando adelante este intercambio.

Por el desarrollo que ha ido teniendo la conversación, me veo tentado de preguntarle sobre algunas condiciones del aeropuerto de Florida, pero voy a dejarlo para más adelante y a remitirme a lo concreto de las notas que motivaron la convocatoria al Ministerio.

La nota del señor diputado Pasquet hace referencia a "importantes sumas de dinero provenientes de presuntos ilícitos cometidos en la República Argentina". La otra nota dice "[…] con relación a la situación de público conocimiento relativa a la entrada y salida de aviones provenientes de la República Argentina (Ruta del dinero K) […]". Estamos hablando de aspectos que, aparentemente -por lo que informaba la diputada- están en curso en la Justicia uruguaya.

Concretamente, queremos preguntar si el Ministerio o alguna de sus dependencias en algún momento han sido citados por alguna dependencia judicial en relación con presuntos casos relativos a este dinero que, en apariencia, habría ingresado a través de Uruguay. ¿Ha sido convocado el Ministerio en alguno de esos casos?

Aprovecho para hacer otras preguntas.

En el informe se hacía referencia a vuelos irregulares e interceptación. La cuenta que yo saqué me dio unos ochenta vuelos irregulares interceptados. ¿Ese dato es más o menos correcto? ¿Podrían andar en ese entorno?

Lo otro tiene que ver con un ejemplo concreto, que se desprende de las informaciones que han estado dando. Si un productor de Brasil tuviera también un campo en Uruguay y volara hacia acá, ¿cuál sería el control que se podría hacer de ese tipo de vuelos? Evidentemente -como ustedes decían-, si alguien vuela de una estancia a otra en Uruguay no tiene los grados de control. ¿Qué sucede cuando un productor tiene propiedades en los dos países y vuela frecuentemente de uno a otro?

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Como Ministerio de Defensa Nacional no hemos tenido ningún requerimiento de parte de la Justicia uruguaya ni tampoco de la Fiscalía. Existe alguna solicitud directamente realizada a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, pero como Ministerio no tenemos ninguna requisitoria.

SEÑOR ZANELLI (Alberto).- Recibimos un oficio -tengo acá el número- del Departamento de Investigaciones de Delitos Financieros, del Ministerio del Interior, con preguntas puntuales, creo que relacionadas con esto.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Quizás eso tiene carácter de reserva.

SEÑOR ZANELLI (Alberto).- No dice en ningún lado que sea reservado. Se pregunta si tenemos datos de una persona civil -se proporciona nombre, apellido y cédula de identidad- ; si existía una pista de aterrizaje de aviones en puerto Camacho; por dos matrículas, una americana y otra Lima, Bravo, 5, Zulú -LB5Z- y N955HG, y de ser afirmativo lo solicitado, si fueron registradas las personas que tripulaban y los pasajeros. Esto está en fase de responderse.

Eso lo pregunta la Dirección General de Lucha contra el Crimen Organizado. Es lo único que tenemos al día de hoy.

Con respecto a los vuelos interceptados, es el número más chico. La interceptación es lo más caro y también lo más peligroso. Entonces, a través de nuestra doctrina y del protocolo de funcionamiento, tratamos de descartar todas las opciones antes de mandar interceptar los aviones, por seguridad propia y del interceptado.

Con respecto a si viene una avioneta de Brasil, es muy fácil. No lo puede hacer, porque es un vuelo internacional. Si el señor brasileño hace eso, está en falta de los dos lados.

Hace relativamente poco, un avión nuestro de reconocimiento encontró a un fumigador que estaba del lado uruguayo, trabajando con una pick up. La anécdota termina en que lo apresamos por psicología -porque se le puso a volar arriba-, se le dio parte al Ministerio del Interior; ágilmente intervino la policía de la zona; fueron al lugar; el tipo alcanzó a decolar; llegó al otro lado; nosotros le sacamos foto, tomamos la matrícula y demás, y pasamos todo eso a la junta de infracciones de Brasil. Al final de cuentas, no se puede ir más allá, porque es una falta. Es un posible delito que las autoridades correspondientes deberán investigar. Como Fuerza Aérea, no vamos más allá.

SEÑOR PASQUET (Ope).- Procuraré exponer, muy sintéticamente, las razones por las cuales solicité la concurrencia del señor ministro a esta Comisión. No creo que le dé tiempo para contestarme, pero por lo menos quiero quedarme tranquilo de que dije por qué solicité su comparecencia aquí.

Lo que me llamó la atención -como a tantos uruguayos- fue esa información surgida en la prensa argentina, según la cual por aquí habría pasado la ruta del dinero K y habría alguna personas, por ejemplo el señor Clarens, ya mencionado, que ingresó al territorio uruguayo algo así como ciento sesenta veces y noventa veces por puerto Camacho, que yo no sabía que existía hasta que se le mencionó en este contexto.

Dando información a este respecto, el señor director de Aduanas dijo que la aduana no tiene cómo controlar, que no controla esas llegadas a puerto Camacho, que es imposible controlar todo. Después, se supo que migraciones tampoco controla -hace poco se difundió una nota en ese sentido-, solamente cuando así se solicita. Informó también la prensa que el radar de la Prefectura de Carmelo está roto y no opera. Entonces, uno dice: si la aduana no controla, migraciones no controla y el radar está roto, ¿cuál es nuestro grado de vulnerabilidad frente a lo que pueda venir de otro lado, sean millones de dólares, drogas, armas, terroristas o lo que fuera?

Pensando a propósito de esto, uno tomaba en cuenta las reflexiones del director Nacional de Aduanas, que decía: bueno, nosotros no podemos controlar todos los puntos de acceso al territorio; tenemos en cuenta el perfil de riesgo, etcétera. Uno dice: ¿será una zona riesgosa? ¿Merecerá atención esta zona de puerto Camacho? Con los elementos que uno tiene, piensa que sí, en primer lugar, porque es un puerto habilitado. No sé en qué términos exactamente fue habilitado y, en ese sentido, cursé un pedido de informes a la Dirección Nacional de Aduanas que todavía no me ha contestado. Es uno de esos puntos de ingreso al país que está, aparentemente, autorizado por el Estado y, por tanto, implica el funcionamiento de los debidos controles.

Segundo: es un puerto enclavado en un barrio privado, lo que tiende una especie de cerco de discreción que hace que haya que mirarlo con especial atención, porque de otro modo es muy difícil controlar.

Tercero: el empresario a cargo de todo esto -es decir, el barrio privado, el puerto, las zonas adyacentes, los helipuertos y demás- es un señor mencionado en un informe de la llamada Comisión Carrió del Parlamento argentino, en 2001, como vinculado al lavado de dinero y relacionado con un señor Gaith Pharaon. La diputada Carrió, tan notoria en los últimos años, señalaba expresamente a Carmelo como una zona de actuación de estas personas vinculadas al tráfico de dinero.

Uno puede pensar que de pronto esto no se trasunta en actividades que impliquen la violación de alguna norma desde el punto de vista administrativo, porque la gente que actúa ilegalmente no va a llenar formularios ni comparecer en los horarios adecuados, pero en el terreno de las situaciones de hecho, quizás algo de esto esté ocurriendo. Por algo insiste tanto la prensa argentina. Veremos luego lo que dice el auto de procesamiento a que hacía referencia la diputada Bianchi. Por eso se dice que el dinero pasaba por aquí.

Entonces, lo que no pudo detectar la aduana porque no controla, lo que no pudo detectar migraciones porque no controla, lo que no pudo detectar Prefectura porque el radar está roto, es decir, lo que no se pudo determinar utilizando los mecanismos normales del Estado, quizás -es la pregunta- fue sí advertido por los servicios del Estado que miran, justamente, dónde puede haber algo irregular, que juntan la información -uno supone que lo hacen- allí donde las cosas ocurren no siempre como deberían.

Yo no sé cómo trabaja la inteligencia -usted habrá visto que recién estamos tramitando aquí la constitución de un servicio de inteligencia con la institucionalidad necesaria para que el Parlamento se involucre más en su funcionamiento-, pero uno supone que cuando pasan estas cosas, cuando hay un puerto que está a una hora y media de Argentina, metido en un barrio privado que fue instalado por una persona que aparecía mencionada en los informes sobre lavado de dinero de principios de este siglo, los servicios de inteligencia del Estado habrán actuado y habrán detectado algo. Si actuaron, ¿le avisaron a la aduana, a migraciones o a Prefectura que había que controlar? Si no actuaron, ¿no les llamó la atención todos estos elementos que estamos mencionando?

Este es el planteo inicial -casi superficial, diría- de las inquietudes que me llevaron a invitar al señor ministro a la Comisión.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Les pido, por favor, que nos habiliten cinco minutos para contestarles algo, porque vinimos por las preguntas que nos formularon los señores diputados.

Acá nos trasladamos a un terreno que tiene que ver con la Armada Nacional y, en este caso, con la Prefectura Nacional Naval.

La Prefectura hace inteligencia. La División de Inteligencia de la Prefectura Nacional Naval hace cosas y, además, se interrelaciona. Tenemos establecido a nivel documental la relación con otros organismos del Estado en cuanto a traspaso de información y protocolos de actuación.

Le solicito al Prefecto Nacional Naval que conteste la solicitud del señor diputado.

SEÑOR PÉREZ ARANA (Fernando).- En virtud del tiempo de que disponemos, voy a ser breve.

Vamos a poner a su disposición toda la información necesaria para que se sepa cómo se efectúan los controles.

La Armada Nacional, a través de la Prefectura Nacional Naval, tiene desplegadas distintas jurisdicciones. En el área costera tiene circunscripciones, prefecturas, subprefecturas y destacamentos, que tienen competencias relacionadas con la seguridad de la navegación, la salvaguarda de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación y la protección marítima, además de actuar como auxiliares del ministerio público.

En la Subprefectura de Carmelo, en el departamento de Colonia, tenemos tres destacamentos: Puerto Camacho -del que se ha estado hablado-, Carmelo y Conchillas. Hay un nuevo puerto que no se mencionó, que tiene un emprendimiento económico alrededor: el puerto y la marina Buena Vista en el Hotel Casa- Chic. Los emprendedores solicitan la habilitación como marina. Para ello, han pedido el estudio de impacto ambiental para la obra inmobiliaria y su predio y para la obra marítima. Después, deben tener la autorización del Ministerio de Transporte y Obras Públicas como obra de marina y la habilitación como muelle. Posteriormente, la autoridad marítima realiza el control y supervisión de los aspectos técnicos.

En esos dos últimos puertos hay un destacamento. En Puerto Camacho, las habilitaciones empezaron en 2004. El destacamento se colocó en 2010, a pedido del emprendimiento y en virtud del movimiento estimado de embarcaciones. En temporada estival -desde diciembre hasta marzo-, en Puerto Camacho se mueven alrededor de cien embarcaciones; la mayoría son argentinas, pero hay nacionales. En baja temporada, el movimiento de embarcaciones se reduce a mitad.

En esos puertos está habilitada la entrada y salida de embarcaciones solamente en horas diurnas. En temporada alta, esos destacamentos tienen cobertura de la Prefectura Nacional Naval durante las veinticuatro horas, a los efectos de dar, al igual que sucede con las aeronaves, el despacho de entrada. Esto significa verificar la documentación que traen desde la República Argentina, de los destacamentos de la prefectura que están en Guazú Guazucito. Esa zona está a quince o veinte minutos de cruce para alguien que viene de un puerto náutico como el de San Fernando o el de San Isidro; en general, de allí salen las embarcaciones que llegan a Puerto Camacho.

Se controla y se mantiene una comunicación fluida con la Prefectura Naval Argentina para dar seguridad a la navegación, salvaguardar la vida humana en el mar y realizar registro de los roles correspondiente a las tripulaciones.

En esos lugares no hay presencia permanente de aduanas ni de migraciones. Sí hay un protocolo de acuerdo de operaciones conjuntas entre los destacamentos de Carmelo, de aduanas y de migraciones para que guiemos a los tripulantes si tienen necesidad de efectuar los trámites de migración -esos son los que viajan con pasaporte- o si van al interior de la República; en este último caso, en general se trata de estadías de corto tiempo: un fin de semana. Esas personas van a la oficina de migraciones de Carmelo y efectúan el trámite correspondiente porque, eventualmente, podrían salir por otro puerto.

Lo mismo pasa con Aduanas. Si se ve alguna actividad sospechosa, se coordina un operativo conjunto entre aduanas y nosotros: se hace una inspección aduanera y nuestro personal desarrolla inspecciones visuales. Es de destacar que ingresar a una embarcación es como entrar a un domicilio: debemos tener una orden de

allanamiento o el permiso del propietario. En general, pedimos permiso al propietario del yate para poder ingresar, hacer una revisión visual de los elementos y comprobar que no existe nada que genere sospecha. En caso de sospecha, se procede.

Voy a poner un ejemplo. Hace unos días se hizo un operativo conjunto en Puerto Camacho; salió en la prensa. Una persona llegó con unos bolsos extraños y fue detenida. Nos dimos cuenta de que había una actividad sospecha, hablamos con aduanas y efectuamos el procedimiento. Esa persona trataba de salir con bolsas de productos de Motociclo. Era un importante cargamento que la Aduana cuantificó en aproximadamente US$ 15.000. Lo menciono para demostrar cómo se trabaja coordinadamente y a requerimiento, ya sea con aduanas o con migraciones.

En baja temporada, la Prefectura Nacional Naval no está presente todo el tiempo; está cuatro horas durante el día porque hay menor flujo de embarcaciones. Se realiza el despacho de ingreso y salida de barcos a requerimiento y coordinando el trabajo con el programa de ingreso y salida. En caso de que ingrese una embarcación fuera del horario en el que estamos presentes, el propietario del local nos avisa.

En cuanto a los radares, en general, el control de las embarcaciones es colaborativo. Es cierto que hoy el control no colaborativo -serían los radares efectivos, como el del gráfico que presentó Fuerza Aérea- la Armada Nacional no puede realizarlo. Tiene radares de puerto no colaborativos solamente en La Paloma, Maldonado y Montevideo. Actualmente, estamos en proceso de licitación de dos radares de puerto -si bien no brindan una cobertura total, permiten una cobertura parcial- para Nueva Palmira y Carmelo, porque en esa área existe un intercambio importante que debe ser monitoreado.

Además de esos radares, disponemos de un plan aleatorio de patrullas fluviales y terrestres, que contribuye a verificar si existe algún elemento irregular dentro de la zona. Es de destacar que solo en ese lugar hay nueve islas -esto no lo maneja la opinión pública- que debemos inspeccionar.

Aclaro que me refiero a medidas que comenzaron a implementarse en mayo, a partir de una reestructura orgánica. La intención es generar un plan operativo permanente de control de fronteras fluviales, lacustres y aguas interiores. En noviembre, ya se va a estar desplegando para complementar las patrullas fluviales y terrestres que hacen nuestras prefecturas y subprefecturas, dado que ellas atienden principalmente la seguridad de la navegación, la salvaguarda de la vida humana en el mar y la protección marítima.

Ahora me voy a referir a la tecnología y al registro físico o tecnológico.

En 2012, la División Investigaciones de la Prefectura Nacional Naval empezó a desarrollar un software para poder incluir toda la documentación de las decenas de miles de embarcaciones que circulan por nuestra costa: el rol en el que figuran todos los tripulantes y en el que están todos los controles y documentos de las embarcaciones.

Se trata de software prototipo llamado "Sistema de Gestión Marítima". Desde 2016, todas las prefecturas y subprefecturas ingresan los roles en ese Sistema para poder hacer un análisis de riesgo, cruzar la enorme cantidad de datos y atender las actividades sospechosas.

Este año, eso se presentó a la Agesic como un proyecto de desarrollo; fue aprobado como proyecto de apoyo. Pensamos que a finales de año vamos a estar en la etapa de desarrollo e implementación. Por supuesto, para ver funcionar realmente este sistema y vincular la información con la base de datos de migraciones y aduanas -ese es el objetivo del sistema-, tendremos que esperar alrededor de un año, porque su aplicación lleva tiempo.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Brevemente, me voy referir a las distintas acciones que estamos llevando adelante en esta zona.

No es menor la ampliación de la infantería de marina, a fin de tener más presencia de personal en el lugar. Debido a la incorporación y a la unificación de dos cuerpos, en infantería de marina vamos a tener setecientas personas que podremos distribuir en todo el país; pienso que esta va a ser una de las zonas en las que van a trabajar.

Además, en la Rendición de Cuentas se aumenta personal: por disminución de vacantes inoperativas de oficiales en el más bajo rango se incorporan doscientos soldados para la infantería; la intención es reforzar el trabajo en las zonas mencionadas.

También estamos impulsando la aviación naval a través de la incorporación de algunas aeronaves y helicópteros que, junto al a la Fuerza Aérea, realizarán el patrullaje de la zona costera.

Desde el punto de la inteligencia, trabajamos a través de la Dirección de Inteligencia Estratégica, DIE, que hemos transformado. Puntualmente, estamos hablando de determinados temas que tienen que ver con la investigación de ciertas zonas. Obviamente, hacemos investigaciones con medios abiertos -no de otra manera-, para poder abundar en lo que es la inteligencia del Ministerio de Defensa Nacional, que va por fuera de lo que es la inteligencia militar.

Todo esto lo volcamos en la Coordinación de los Servicios de Inteligencia, en Presidencia.

Por otra parte, debemos decir que estamos deseosos de que se apruebe la ley de inteligencia, en la que ustedes ya han trabajado.

Por último, informo que ya están prontas las respuestas a los dos pedidos de informes recibidos y las enviaremos esta semana.

Estamos a su disposición para responder las preguntas que quieran hacernos.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Escuché atentamente la explicación de las autoridades de Prefectura.

Está claro que los controles en la zona oeste del país son muy laxos y tienen fallas. Tanto es así que el ministro y el comandante han dicho que están tratando de incorporar nuevas tecnologías y más funcionarios. Se ha dicho que hay controles de cuatro horas; eso es absolutamente exiguo para la problemática que presenta la zona y para lo que se ha denunciado. Entonces, está claro que la Prefectura Nacional Naval no cuenta con el personal ni con los medios técnicos adecuados.

Además, una de las preguntas que formulamos es si se cuenta con un sistema de vigilancia costera VTS. Creemos que no. Por las señales que me hacen, entiendo que no existe.

Por otra parte, días atrás se hicieron declaraciones en la prensa que nos preocuparon mucho; con ellas tiene que ver el video que quería mostrar. Concretamente, el propietario del Club de Campo El Faro reconoce que le paga a los funcionarios de Prefectura que están apostados en Puerto Camacho. ¿Eso es realmente así? Si es así, si el controlado le pagua el sueldo al controlador, estamos ante en un problema muy grave.

SEÑOR PASQUET (Ope).- Agradezco la información que nos han brindado y aprecio la descripción del sistema y cómo funcionan los mecanismos de prevención y control. Llego a la conclusión de que en ningún momento los servicios de inteligencia dependientes del Ministerio de Defensa Nacional advirtieron ninguna irregularidad relacionada con eso que ha dado en llamarse la "ruta del dinero K" y las innumerables visitas del señor Clarens y otros personajes similares a nuestro país portando esos bolsos llenos de dinero. Según lo que dijeron, no hay datos de que se haya registrado ningún elemento que diera mérito suficiente como para avisarle a la aduana que tuviera cuidado.

Esas son las conclusiones que extraigo de lo que se ha dicho. Si me equivoco, les agradezco que me corrijan.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Quedó clara la función que realiza la policía área, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Nacional, como la Armada Nacional a través de la Prefectura

Nosotros no llevamos adelante el control físico ni de personas porque no nos compete desde el punto de vista legal. Reitero: eso no nos compete desde el punto de vista legal. Sí realizamos las tareas que están establecidas en las leyes y en los decretos relativos a la Prefectura Nacional Naval.

Por otra parte, el hecho de que tengamos dificultades no quiere decir que no hagamos lo que tenemos que hacer.

Debemos tener en cuenta que nosotros vivimos en un país abierto a la región. No vivimos como en otros países lejanos en los que existen muros en las fronteras. Para nosotros, las fronteras son elementos de unión y de intercambio. Esto no quiere decir que ese intercambio y esa unión estén al servicio del delito. Nos oponemos al delito y tratamos de llevar adelante todo lo necesario en ese sentido; por eso estamos acá.

Esto es un proceso. Acá no se ha descubierto nada. Históricamente, este país ha sido así. Nosotros estamos trabajamos para mejorar, para tecnificar y para aportar más gente a la función y más medios. Ese es el objetivo del Ministerio de Defensa Nacional.

Por otra parte, llevamos adelante inteligencia; no hacemos espionaje. Repito: no hacemos espionaje; llevamos adelante inteligencia estratégica.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Si me permiten, antes de terminar la sesión quiero hacer referencia a un punto que no tiene que ver con el tema que estamos tratando.

Yo elevé al Ministerio dos pedidos de informes, que la Cámara ya hizo suyos: uno, es de fecha 3 de agosto de 2017 y, el otro, de 11 de octubre de 1017. Nunca fueron respondidos.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Señora diputada: le enviaremos la respuesta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Lamentablemente, no tenemos más tiempo para sesionar.

Agradecemos la presencia del señor ministro de Defensa Nacional y de las demás autoridades que lo han acompañado.

Se levanta la reunión.